

УЧИТЬСЯ НА ЧУЖИХ УСПЕХАХ

СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ДОРОГ СТАЛО ТОЛЧКОМ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЦЕЛЫХ РЕГИОНОВ И ЭКОНОМИК. В РАЗНЫХ СТРАНАХ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ РАЗЛИЧНЫЕ СХЕМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ СРЕДСТВ ДЛЯ ТАКИХ ПРОЕКТОВ, ОДНАКО, КАК ПОДЧЕРКИВАЮТ ЭКСПЕРТЫ, БЕСПЛАТНЫХ ДОРОГ НЕ БЫВАЕТ: В ОДНОМ СЛУЧАЕ ЗА НИХ ПЛАТИТ НАЛОГОПЛАТЕЛЬЩИК, В ДРУГОМ — ЧАСТНЫЙ ИНВЕСТОР.

АЛЕКСЕЙ ЛОССАН

САМАЯ РАЗВИТАЯ СЕТЬ В зарубежной практике принято делить дороги на платные и бесплатные: toll roads и non-toll roads. При этом на платной основе эксплуатируются все без исключения автомобильные дороги с той лишь разницей, что «бесплатные» дороги финансируются за счет налоговых источников — чаще всего налога на топливо. В большинстве развитых стран, в первую очередь в США и Германии, задачи формирования опорной сети автомобильных дорог решались на основе долгосрочных государственных программ и за счет бюджетных средств, возврат инвестиций был предусмотрен в основном за счет роста экономики и улучшения состояния в социальной сфере. В частности, по оценке специалистов, за последние 100 лет наибольшее влияние на экономику США и образ жизни американцев оказала Программа создания Федеральной системы скоростных автомагистралей (Interstate Highway System), принятая в 1956 году. Interstate была предназначена для безопасного движения при скорости 120 км/ч и спроектирована таким образом, чтобы страну можно было проехать из конца в конец, ни разу не остановившись. Для финансирования этой программы был создан целевой трастовый фонд (Highway Trust Fund), который пополнялся за счет поступлений от налогов на бензин и других сборов с автомобилистов. Первоначально стоимость системы оценивалась в \$27 млрд, которые предусматривалось направить на строительство дорог в течение 13 лет, однако объем финансирования был существенно увеличен. К 1973 году программа была реализована на 98%, при этом конечные расходы составили \$129 млрд — почти в пять раз больше первоначальной оценки. Дело в том, что по требованию администраций городов скоростные магистрали были доведены до их центров и на конечную стоимость проекта повлияла высокая стоимость земли. Около 90% финансирования программы распределяло федеральное правительство, остальные 10% — правительства штатов.

В настоящий момент автодороги США обеспечивают 25% пассажироперевозок и 45% грузоперевозок, а также связывают практически все крупные города. По оценке Федеральной экономической комиссии США, создание системы скоростных магистралей привело к росту производительности труда в американской экономике на 25%.

ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ В Германии строительство скоростных магистралей началось в 1930-е годы, когда была принята программа по созданию 10 тыс. км дорог, в результате которой была создана система, занявшая по протяженности второе место в мире после США. В настоящее время перспективное развитие национальной сети автомобильных дорог Германии определяется Национальной программой развития транспортной инфраструктуры, впервые разработанной в 1970-е годы и с тех пор регулярно обновляемой. Национальная программа финансируется в основном федеральным правительством. В свою очередь, во Франции, Италии и Испании сложилась, по сути, единая для этих трех стран сеть платных дорог, обеспечивающих обслуживание туристического трафика, а также

ПО ОЦЕНКЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ США, СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ СКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ ПРИВЕЛО К РОСТУ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА В АМЕРИКАНСКОЙ ЭКОНОМИКЕ НА 25%

международных и межрегиональных транзитных связей на уровне бизнес-класса. Сеть платных дорог ежегодно расширяется. Здесь оперируют наиболее известные в мире компании — профессиональные эксплуатанты платных дорог: французские ASF и SAPRR, итальянская Autostrade per l'Italia SpA и испанская Abertis. При этом платные участки занимают весьма большое место в протяженности автомобильных магистралей: Италия — 84,8%, Франция — 80,6%, Испания — 28,9%.

В современной Европе компании, которые управляют платными автомобильными дорогами, объединены в Европейскую профессиональную ассоциацию операторов платных дорог. На сегодняшний день больше всего таких дорог в Италии (7 тыс. км) и Франции (10 тыс. км). В свою очередь, в Испании доходы от сбора дорожных платежей составляют 46% национального дорожного бюджета, а в Норвегии — 32%. Как правило, для создания платных автомобильных дорог привлекаются или организуются вновь акционерные общества, выполняющие проектирование, строительство и эксплуатацию объектов по соглашению с соответствующими органами государственного управления. Так, во Франции в соответствии с Дорожным законом 1955 года государство разрешило заключать контракт на строительство и эксплуатацию автомагистралей с концессионными обществами, используя государственные средства (в виде компенсируемых ссуд). Концессионным обществам было разрешено взимать плату за проезд, которой они покрывали расходы, связанные с займами и ссудами. Государство со своей стороны определяло программу строительства и техническую спецификацию, устанавливало стоимость проезда и гарантировало качество эксплуатации автомагистралей.

ВРИС ДОГОНЯЕТ В большинстве развивающихся стран, вынужденных развивать собственную сеть дорог в новейшее время, используется модель государственно-частного партнерства, когда большую часть финансовой нагрузки берет на себя инвестор. Во многих странах Азии: Индии, Малайзии, Турции, Египте, Тайване, Непале и т. п., как правило, применяется одна из разновидностей государственно-частного партнерства — система «построй—оперируй—передай». Правительства разрешают вкладывать в проекты платных дорог капиталы, а потом передают дорогу в управление частной компании. В результате частная компания получает гарантированный доход на десятки лет. При этом стоимость проекта на таких участках достаточно высока и может составлять до \$1 за километр. Самый масштабный проект по строительству платных дорог из азиатских стран был реализован в Китае. В 1996 году правительство этой страны приняло долгосрочную 25-летнюю программу по строительству национальной системы скоростных автомобильных дорог. На первом этапе (1996–2003 годы) было решено построить 17 тыс. км скоростных автодорог, на втором (2004–2010 годы) — 18 тыс. км, а к 2020 году общая протяженность сети скоростных дорог должна достигнуть 85 тыс. км и соединить все крупные города с населением более 200 тыс. жителей. Более того, к 2030 году сеть платных скоростных дорог достигнет 120 тыс. км, а к 2050 году — 175 тыс. км.

Почти все скоростные дороги в Китае были построены в течение последних 25 лет. Практически все они являются платными, включая все национальные магистрали, некоторые провинциальные, региональные и муниципальные дороги, а также крупные мосты. Более того, китайские власти установили шесть категорий сборов: платежи за

пользование дорогами, сборы на содержание дорог и переправ, надбавки за проезд по хайвэям, перевозочные и административные сборы. В результате инициаторами и номинальными инвесторами дорожного строительства становились компании-концессионеры, которые получали долгосрочные кредит Нацбанка Китая и выходили на мировые финансовые рынки.

Догнать Китай по объемам строительства новых скоростных магистралей пытаются власти Бразилии и Индии. В частности, в 2012 году бразильское правительство приняло программу по строительству 8 тыс. км автодорог, на которые будет потрачено около \$65 млрд. В дополнение к объявленным мерам по инвестициям в инфраструктурные проекты власти страны намерены уменьшить стоимость энергии для промышленности на 10% и отменить ряд федеральных налогов. Во многом это связано с тем, что в 2014 году в Бразилии должен пройти чемпионат мира по футболу, а в 2016-м — Олимпийские игры. При этом качество существующих в стране магистралей оставляет желать лучшего. В частности, строительство Трансамазонской магистрали — трассы BR-230 — началось в конце 1960-х и длится до сих пор. Дорога должна была связать районы Амазонки с остальной частью страны. Общая длина трассы составляет 8 тыс. км, из которых 2,5 тыс. км приходится на полное бездорожье, а в период дождей с октября по март дорога превращается в болото. В свою очередь, в ближайшие пять лет на строительство дорог в Индии планируется привлечь \$145 млрд инвестиций. В 2009 году правительство страны пообещало строить по 20 км скоростных магистралей в день, но в действительности смогло реализовать только десятую часть этого плана — возводить более 2 км в день не получилось. Теперь строительство будет происходить на основе концессий, при этом концессионеры будут отбирать ся на онлайн-конкурсе. По соглашению с правительством они получают дорогу в управление на 30 лет и затем передадут ее безвозмездно государству, трассы будут платными. А стоимость проезда установит правительство Индии.

В России пытаются использовать международный опыт, в том числе с привлечением концессионеров. «Необходимость строительства новых дорог в России не оспаривается, она связана также с тем, что мы вступаем в ВТО и должны соответствовать новым международным транспортным стандартам, выполнение которых взял на себя „Автодор“. Европа и США уже завершили у себя формирование транспортной сети, но, к сожалению, мы пришли к пониманию такой необходимости намного позже. Сегодня на всех стадиях строительства дорог у нас существуют проблемы: бюрократизм, коррупция, большая протяженность трасс, изменчивость климата, низкая экологическая культура строительного комплекса», — говорит вице-президент Международной академии экологической реконструкции Валентин Гракович. В России также планируется привлечь концессионеров для строительства новых магистралей, однако, по его словам, из-за скандала вокруг строительства трассы через Химкинский лес снизилась привлекательность таких проектов. «Этот скандал замедлил строительство всей дороги, но проект все равно будет реализован», — говорит эксперт. ■



МНОГОУРОВНЕВНЫЕ РАЗВЯЗКИ В СОВРЕМЕННЫХ МЕГАПОЛИСАХ ПРЕДСТАВЛЯЮТ СОБОЙ ФАНТАСТИЧЕСКОЕ ЗРЕЛИЩЕ